Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9332**
18. Wahlperiode 01.08.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zukunft des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Bundesprogramms

Mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gewährt der Bund seit dem Jahr 1971 Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Mit der Föderalismusreform I wurde das Förderprogramm neu geordnet. Fortgeführt werden bis Ende 2019 die besonderen Programme nach § 6 Absatz 1 GVFG. Demnach gilt das GVFG-Bundesprogramm für Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie für Vorhaben des Schienenpersonennahverkehrs in Verdichtungsräumen (hier vor allem S-Bahn-Systeme) bis zum genannten Zeitpunkt.

Die bisherige Befristung des Bundesprogramms wirkt nach Auffassung der Fragesteller mittlerweile zunehmend als Investitionsbremse. Mit dem Näherrücken des 31. Dezembers 2019 sinkt die Bereitschaft von Kommunen bzw. Verkehrsunternehmen, komplexe Neubauvorhaben zu beginnen, da die Zuwendung der Finanzhilfen an die Abrechnung bis zum genannten Stichtag gebunden ist. Andernfalls müssten Kommunen mit eigenen Haushaltsmitteln die Vorhaben finanzieren. Gerade in den Verdichtungsräumen werden mit dem Programm wichtige Aus- und Neubauvorhaben bei Stadt- und U-Bahn-Systemen finanziert, die maßgeblich dazu beitragen, die Leistungsfähigkeit dieser Systeme zu erhalten bzw. der teils stark wachsenden Nachfrage anzupassen. Der Nachfrageboom der öffentlichen Verkehrsmittel in unseren Großstädten und Ballungsräumen bringt den öffentlichen Verkehr in einigen Städten bereits jetzt an seine Leistungsgrenzen, so dass weitere Infrastrukturinvestitionen notwendig sind, um zusätzliche Kapazitäten schaffen zu können. Vor dem Hintergrund der zu erreichenden klimapolitischen Ziele, die bis zum Jahr 2050 eine weitgehende Dekarbonisierung des Verkehrssektors vorsehen, kommt dem öffentlichen Verkehr aus Sicht der Fragesteller eine Schlüsselstellung zu. Investitionen in den Ausbau des ÖPNV haben also auch energie- und klimapolitisch einen hohen Stellenwert.

Die Bundesregierung hat mehrfach bekundet, so beispielsweise am 24. September 2015 anlässlich der Besprechung der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder, das GVFG-Bundesprogramm über das Jahr 2019 hinaus fortzuführen.

Der Bundesrat hat bereits vor mehr als drei Jahren mit einem Gesetzentwurf (Bundestagsdrucksache 17/13970) die Fortführung des GVFG-Bundesprogramms gefordert.

Im Oktober vergangenen Jahres machten sich die Regierungsfraktionen der CDU/CSU und SPD in einem Entschließungsantrag sogar für eine Öffnung des GVFG-Bundesprogramms für Sanierungsmaßnahmen stark.

Im Rahmen der Beratungen zur Neuordnung der föderalen Finanzbeziehungen konnten Bund und Länder jedoch bisher keinen substantiellen Fortschritt beim GVFG-Bundesprogramm erzielen, mit dem der ÖPNV-Sektor die nötige Investitionssicherheit im Bereich der Infrastrukturinvestitionen bekäme. Bereits seit dem Jahr 1997 sind die Mittel des GVFG-Bundesprogramms bei einem Volumen von 332,56 Millionen Euro eingefroren (vgl. Bundestagsdrucksache 17/13970). Da keine Dynamisierung besteht, bedeutet dies, dass inflationsbedingt eine kontinuierliche Kaufkraftentwertung stattfindet.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bis wann plant die Bundesregierung die Einbringung eines Gesetzentwurfs zur Fortführung des GVFG-Bundesprogramms?
2. Wie will die Bundesregierung bei fortdauernder Uneinigkeit mit den Ländern verhindern, dass die Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur durch die Befristung des GFVG-Bundesprogramms bis zum 31. Dezember 2019 immer stärker zurückgehen?

   Plant die Bundesregierung Übergangsregelungen, die eine Abrechnung von geförderten ÖPNV-Vorhaben auch nach dem 31. Dezember 2019 ermöglichen?

   Wenn ja, welche Frist ist im Nachlauf vorgesehen?
3. Beinhalten die Willensbekundungen der Bundesregierung zur Fortführung des GVFG-Bundesprogramms auch Überlegungen zur grundsätzlichen Reform dieser Finanzhilfen etwa mit Blick auf die Absenkung des Betrags der zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von derzeit 50 Millionen Euro oder Änderungen bei zuwendungsfähigen Vorhaben (z. B. künftige Zuwendungsfähigkeit bei straßenbündigem Bahnkörper von Stadt- bzw. Straßenbahnen, Seilbahnen)?
4. An welchen Stellen hält die Bundesregierung das GVFG-Bundesprogramm für reformbedürftig, und welche Änderungen beabsichtigt die Bundesregierung bei Fortführung der Finanzhilfen umzusetzen?
5. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass Kommunen bzw. Verkehrsunternehmen für die vom Bund geförderte Infrastruktur künftig Vorsorge für spätere Ersatzinvestitionen treffen müssen (Aktivierung in Bilanzen bzw. Alternativen dazu)?
6. Welche Haltung nimmt die Bundesregierung zu einer möglichen Öffnung des GVFG-Bundesprogramms für Sanierungsmaßnahmen bzw. Ersatzinvestitionen ein, wie es im Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 18(15)268 des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur) der Fraktionen der CDU/CSU und SPD zum Haushaltsgesetz 2016 zum Ausdruck gekommen ist?
7. In welcher Form hält die Bundesregierung eine Öffnung des GVFG-Bundesprogramms für Sanierungsmaßnahmen für praktikabel?

   Soll es künftig eine feste Quote für Aus- und Neubau und für Sanierung geben?
8. Für welche ÖPNV-Infrastruktur (u. a. Jahr der Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme) könnte sich die Bundesregierung künftig eine Förderung von Sanierungsmaßnahmen vorstellen?

9. Hält die Bundesregierung angesichts der seit fast 20 Jahren unveränderten Mittelausstattung des GVFG-Bundesprogramms eine Aufstockung und Dynamisierung verkehrspolitisch für angebracht?

   Wenn ja, welche Mittelausstattung würde dem mittelfristig absehbaren Investitionsbedarf in die ÖPNV-Infrastruktur gerecht werden?

10. Wurde das Investitionsprogramm 2016 bis 2019 bereits mit den Bundesländern beraten, und wurde gemäß § 6 Absatz 1 GVFG das dafür erforderliche Benehmen bereits hergestellt?

11. Welche Vorhaben sind demnach „endgültig aufgenommen“ (Kategorie A), welche „vorläufig aufgenommen“ (Kategorie B) und welche „bedingt aufgenommen“ (Kategorie C) (bitte nur laufende bzw. künftig abzufinanzierende Vorhaben mit den dafür notwendigen Bundesfinanzhilfen in Jahresscheiben darstellen)?

12. Für welche aufgenommenen ÖPNV-Vorhaben besteht nach Kenntnis der Bundesregierung Baurecht (unanfechtbarer Planfeststellungsbeschluss), so dass grundsätzlich mit der Maßnahme begonnen werden könnte (bitte die Gesamtkosten des jeweiligen Vorhabens bzw. Teilvorhabens bzw. die zuwendungsfähigen Kosten des Vorhabens angeben)?

13. Hält die Bundesregierung auf der Grundlage von § 10 Absatz 2 GVFG angesichts der demografischen Entwicklung in den ländlichen Räumen der Bundesrepublik Deutschland eine Ausweitung des Forschungsprogramms auf den gesamten ÖPNV – inkl. des Regionalverkehrs – für angebracht?

    Wenn ja, welche Mittelausstattung erachtet die Bundesregierung zum Abdecken des mittelfristigen Forschungsbedarfs im Stadt- und Regionalverkehr als angemessen?

Berlin, den 5. Juli 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333